

COMMUNIQUE DE PRESSE

Nantes, le 16 octobre 2017

Notre-Dame-des-Landes, la seule solution pour désenclaver notre territoire



Alors que la mission de médiation sur l'aéroport du Grand Ouest considère deux options de sortie, la CCI des Pays de la Loire a demandé à la Société d'Avocats Ernst & Young un état des lieux à jour du droit de l'environnement qui s'appliquerait à une éventuelle extension de Nantes-Atlantique.

Cette étude, remise le 16 octobre 2017 aux trois médiateurs, observe que si une telle extension était envisagée aujourd'hui, cela rouvrirait une toute nouvelle procédure, qui serait à notre sens complexe, longue et coûteuse. Et compte-tenu de l'emplacement de Nantes-Atlantique, à côté de trois zones Natura 2000, il n'existe aucune garantie que la Commission européenne autorise l'extension, alors même qu'un projet validé par elle, le transfert à Notre-Dame-des-Landes, existe.

Face à l'urgence du besoin, face à l'explosion du trafic à Nantes-Atlantique, prévoir une extension de l'aéroport actuel et donc rouvrir une nouvelle procédure, ne peut être, raisonnablement, envisagé.

Depuis trois ans, les opposants ne contestent plus réellement l'insuffisance de l'aéroport actuel. Néanmoins, ils mettent en avant l'extension de Nantes-Atlantique comme alternative au projet. La CCI Pays de la Loire avait donc souhaité analyser pragmatiquement cette possibilité, au regard du droit européen et national alors en vigueur. Cette étude, conduite par la société d'avocats Ernst & Young, parue en 2015, concluait à l'extrême complexité d'un projet d'extension de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sous le seul angle du droit de l'environnement. En effet, l'aéroport actuel est situé au milieu de trois zones Natura 2000, dont le Lac de Grand Lieu, classé au titre de la Convention de RAMSAR. L'étude constatait que, compte-tenu de la richesse écologique de cette zone, le projet d'extension de Nantes-Atlantique sur le long terme pourrait être compromis, au regard des objectifs de

conservation de l'intégrité des trois zones Natura 2000. L'étude observait également que le projet d'extension de l'aéroport Nantes-Atlantique pourrait difficilement être autorisé à titre dérogatoire car il existe un projet alternatif validé... Notre-Dame-des-Landes.

L'actualisation de l'étude recense les procédures, les études, les consultations qui devraient être organisées pour relancer aujourd'hui cette nouvelle opération d'aménagement du territoire. **Le lancement d'un nouveau projet entraînerait :**

- **une relance des procédures de consultation du public** : débat public et enquête publique préalable. **Dans le cas du projet de transfert à Notre-Dame-des-Landes, ces deux seules étapes s'étaient déroulées sur quatre années.**
- une évaluation environnementale, procédure aujourd'hui particulièrement lourde, et donc longue. Cette procédure devra inclure une évaluation d'incidences Natura 2000 ; la situation n'a pas changé depuis l'étude de 2015 – le périmètre est le même, il est difficile d'imaginer que cette étude soit favorable au projet, *et que le projet soit autorisé à titre dérogatoire alors même que le projet de Notre-Dame-des-Landes pourrait constituer une solution alternative*
- une réouverture de toutes les alternatives pour démontrer qu'il n'en existe pas et que seule l'extension de Nantes-Atlantique est recevable (à l'exception bien entendu de Notre-Dame-des-Landes), une procédure qui avait été conduite préalablement à la mise à l'étude de Notre-Dame-des-Landes et conclu déjà à l'élimination de toutes les hypothèses (autres sites...). Néanmoins, il faudrait la refaire.

Il faudrait ensuite prévoir des mesures compensatoires en application de la Loi Biodiversité – si tant est que le projet était validé au regard de sa localisation – afin de compenser, à défaut d'annuler l'impact du projet d'extension sur les sites protégés autour de Nantes-Atlantique. Compte-tenu de l'emplacement de l'aéroport actuel et de la proximité en particulier du Lac de Grand Lieu, ces mesures seraient extrêmement coûteuses à développer.

Tout serait donc à recommencer et sans garantie qu'en fin de procédure, les zones Natura 2000 ne soient pas un obstacle qui signe la mort du projet d'extension.

Cette part de risque aurait pu s'entendre si on parlait de zéro, s'il n'existait pas un projet validé, considéré par la Commission européenne comme ayant fait l'objet d'une évaluation au regard du droit de l'environnement suffisante. Mais ici, ce n'est pas le cas : nous ne repartons pas de zéro. Cette part de risque aurait pu s'entendre s'il n'y avait pas urgence compte-tenu de la croissance actuelle du trafic à Nantes-Atlantique. C'est le cas.

Car, outre le coût de ce nouveau chantier procédural, c'est d'abord le temps qui nous manque. **L'étude de ce tout nouveau projet relancerait un périple procédural et juridique pour au moins dix ans. C'est aujourd'hui que le territoire du Grand Ouest a besoin d'un aéroport.** En mai, juin, juillet et en août 2017, la barre des 500 000 passagers mensuels a été dépassée. Le trafic depuis le début de l'année 2017 a déjà atteint 3 646 400 passagers. A ce rythme, les 5 millions seront dépassés en fin d'année, pour la première fois, avec plus de 5 ans d'avance sur les prévisions les plus optimistes envisagées lors de l'enquête d'utilité publique en 2008.

Le transfert à Notre-Dame-des-Landes est donc bien la seule voie de sortie, et donc de désenclavement de notre territoire.